

L'Eix Mediterrani ferroviari de transport de mercaderies: la vertebració econòmica dels Països Catalans

El primer que ens ve al cap quan se'ns demana que definim els Països Catalans són els llaços històrics, culturals i lingüístics que configuren la nació catalana. Però més enllà d'aquests elements inqüestionables, els Països Catalans també configuren una unitat econòmica que veu limitat el seu potencial pel dèficit fiscal i d'inversions en infraestructures per part de l'Estat espanyol.

Aquest article presenta el resultat de la investigació «L'estat de la qüestió de l'Eix Mediterrani ferroviari de transport de mercaderies en l'àmbit dels Països Catalans i la seva connexió amb Europa», elaborada en el marc del Màster Oficial d'Estudis Territorials i Població del Departament de Geografia de la UAB. El treball analitza les potencialitats d'un projecte encaminat a fer dels Països Catalans la porta logística del sud d'Europa, el seu estat d'execució actual i les dificultats en què es troba. Tot, amb la ferma voluntat de defensar una infraestructura clau per revaloritzar l'economia del país, i de retruc, el seu projecte nacional.

L'Eix Mediterrani: la porta logística del sud d'Europa

Quan parlem de l'Eix Mediterrani —concepte que se sol intercanviar pel de Corredor Mediterrani— cal tenir en compte que estem davant d'una expressió que, tal com explica Josep Vicent Boira, té dues accepcions possibles: la d'una unió dels territoris de la franja nord-occidental de la Mediterrània o la d'un vector integrat per una sèrie d'infraestructures per on circulen béns —entre ells l'energia, l'aigua i la riquesa, entre d'altres fluxos vitals— i persones. Una accepció, aquesta darrera, que ens pot semblar molt nova però que realment existeix des de l'antiguitat, com mostren les primeres rutes marítimes de cabotatge per al comerç fenici i grec o les vies romanes que nodreixen dels recursos necessaris la República i l'Imperi.



Arnau Català
Màster Oficial d'Estudis Territorials
i de la Població de la UAB
arnau.catala@campus.uab.cat

» L'objectiu de l'eix ferroviari Ferrmed és crear la ruta més curta, ràpida, eficaç i rentable per unir el cor d'Europa amb el Nord d'Àfrica

Les dues formes d'entendre l'Eix Mediterrani queden recollides en l'Euroregió de l'Arc Mediterrani, l'Euram, un eix format per les similituds econòmiques, socials i culturals del País Valencià, les Illes Balears, el Principat de Catalunya, Andorra i la regió francesa del Llenguadoc-Roselló, on està circumscribida la Catalunya Nord. Aquest nou concepte ha estat abanderat per l'Institut d'Economia i Empresa Ignasi Villalonga, el qual, conjuntament amb altres entitats, institucions, empreses i professionals d'arreu dels Països Catalans, fomenten la cooperació institucional dels diferents territoris implicats per fer de l'Euram un clúster econòmic, però també cultural i social, en el marc del sistema de regions de la UE. En el si d'aquesta iniciativa, la planificació d'infraestructures hi juga un paper cabdal, en esdevenir, com explicàvem, el vector que permet la interrelació econòmica d'un territori. D'aquesta manera, no és estrany que una de les principals activitats impulsades per l'Institut d'Economia i Empresa Ignasi Villalonga hagi estat l'estudi i la diagnosi de les necessitats infraestructurals de transport d'Euram, fent una proposta estratègica a través del *Llibre Blanc de les Infraestructures de l'Euram*, en què es descriu què hauria de ser l'Eix Mediterrani.

Ara bé, quina importància té l'Eix Mediterrani? Per poder parlar de la re-

levància de l'Eix Mediterrani i en concret el ferroviari pensat pel transport de mercaderies, cal depassar el marc europeu, ja que els fluxos de comerç als quals ha de servir sobrepassen aquest territori. Les rutes comercials globals, que transiten majoritàriament per via marítima, situen la península Ibèrica al bell mig del trànsit entre Àsia i Europa, ja que el Mediterrani, des de Suez fins a Gibraltar, és el pas més curt entre els continents asiàtic i l'europeu¹, en un moment en el qual Orient s'ha convertit en la gran fàbrica del món gràcies a l'emergència de la Xina².

Actualment, el punt d'arribada de les mercaderies asiàtiques a Europa és la façana nord-atlànica, especialment a través dels ports de Rotterdam i Anvers amb un *hinterland*³ que arriba al centre i el nord del continent. Aquest *hinterland*, actualment pateix una saturació viària incapaç d'absorbir el trànsit creixent de mercaderies. A més a més, cal tenir en compte la ineficiència ecològica i econòmica de la ruta dels vaixells

mercants transoceànics que actualment travessen l'estret de Gibraltar i es dirigeixen als Països Baixos des del moment que l'accés al cor d'Europa des del Mediterrani occidental estalviaria entre 3 i 5 dies de navegació i el corresponent consum de combustible i emissions de CO₂.

Precisament, la sostenibilitat ecològica és un dels principals arguments per defensar l'Eix Mediterrani, i en especial la seva articulació a través d'una xarxa ferroviària pel transport de mercaderies. I és que en aquest sentit, el transport ferroviari és el menys contaminant per la seva relació altament positiva entre tones de càrrega desplaçades i emissions de CO₂. Un fet rellevant si es té en compte que la pròpia Comissió Europea calcula que el transport de mercaderies genera un 33% les emissions de CO₂ derivades de la mobilitat a la UE⁴. D'aquesta manera, no és d'estranyar que tots els nivells administratius convergeixin en la necessitat de prioritzar el transport ferroviari, seguint

1 Fins que no es produeixi una fosa de l'Oceà Àrtic en períodes estivals llargs, com a conseqüència directa de l'efecte hivernacle i els canvis climàtics que provoca

2 Per entendre la importància creixent dels ports asiàtics, resulten molt aclaridores les dades de l'estudi SABRIÀ, «Oportunitats de ports i empreses logístiques»

3 *Hinterland*: àrea d'influència.

4 La mobilitat representa un 25% de les emissions de CO₂ de la UE. En el cas català, segons la Generalitat de Catalunya, uns 9.400 camions travessen diàriament la Jonquera i les projeccions de creixement segons l'Euroregió Pirineus-Mediterrània en l'horitzó de 2030 convergeixen vers un tràfic entre la Península Ibèrica i Europa de 400 milions de tones, de les quals 220 milions de tones seran transportades per via terrestre.

L'accés al cor d'Europa des del Mediterrani estalviaria entre 3 i 5 dies de navegació i el corresponent consum de combustible i emissions de CO₂ als mercants provinents d'Àsia



les directrius d'una Política Comuna del Transport de la Comissió Europea enca-minada a mitigar l'augment d'emissions de gasos d'efecte hivernacle com a con-seqüència del consum de combustibles fòssils —gasoil i gasolina— i satisfer així el compromís de la Unió Europea de complir amb el Protocol de Kioto.

Diferents administracions, diferents maneres d'entendre el projecte

Un dels principals avaladors de l'Eix Mediterrani ferroviari de mercaderies és la Ferrmed, una associació que ac-tua com a grup de pressió empresarial i institucional per unir Europa de nord a sud a través d'un corredor ferroviari de mercaderies que enllaci les zones amb més activitat econòmica i logística: el Gran Eix Ferrmed. Dins de les accions desenvolupades per aquesta entitat, destaca un estudi de 2009⁵ —encarre-gat per la UE— en què es desenvolupa una proposta d'Eix Mediterrani ferro-viari de mercaderies ampli, des d'Alge-sires fins a Gènova, com a part sud de la xarxa principal del Gran Eix Ferrmed. L'objectiu és la interrelació dels ports mediterranis més importants d'Itàlia,

l'Estat francès i l'Estat espanyol, esde-venint la ruta més curta, ràpida, eficaç i rentable per unir el cor d'Europa amb el nord d'Àfrica. I això passa per la cons-trucció d'una infraestructura ferrovià-ria que enllaci els clúster portuaris de Barcelona-Tarragona i València-Sagunt, permetent operar com una autènti-ca xarxa de nodes portuaris i logístics multimodals que sigui alternativa i complementària a la porta atlàntica de Rotterdam i Anvers.

Aquest projecte rep el suport de l'Euro-regió Pirineus-Mediterrània, de la Generalitat de Catalunya, de la Gene-ralitat Valenciana, del Govern Balear, i de diferents organitzacions com el Fò-rum d'Entitats⁶ i l'Institut d'Economia i Empresa Ignasi Villalonga. En el cas de la Generalitat de Catalunya, el suport a aquest projecte ja es concreta en el *Pacte Nacional* per a les Infraestructu-res (PNI) del mateix 2009, en què es pla-nifica la construcció de la línia de mer-caderies del Corredor del Mediterrani que hauria de transcórrer pel Principat: una via d'ample internacional que uneixi Castelló, Tarragona, Castellbisbal i la frontera francesa, amb connexió direc-ta als ports de Tarragona i de Barcelona,

a la plataforma logística del Delta, i a d'altres àrees de generació de gran trànsit de vehicles pesants.

Però fins al moment, la Unió Europea, en el cas dels Països Catalans, ha anat programant els seus projectes seguint les preferències d'uns Estats francès i espanyol de forta tradició centralista i amb un criteri d'execució d'infraes-tructures radial entorn el centre polític. Això s'observa clarament en els projec-tes prioritaris de la Xarxa Transeuro-pea de Transport (TEN-T) números 3 i 19, que connecten el Principat i el País Valencià amb Madrid, però no entre ells mateixos, o en el propi *Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte* (PEIT) espanyol, el qual advoca per una xarxa de nodes regionals articulats per corre-dors de transport de mercaderies tra-dicionals. I és que l'Estat espanyol no ha planificat cap obra en relació a l'Eix Mediterrani ferroviari, ni d'alta velocitat ni de mercaderies, infraestructura que, per completar-se als Països Catalans, tan sols necessita la connexió entre Castelló i Tarragona per a l'alta veloci-tat i de Tarragona fins a Alacant per a les mercaderies, trams en una situació «d'estudi» pel Ministeri de Foment.

Tot i això, producte de la pressió dels diferents actors favorables al projecte, la Comissió Europea s'ha replantejat la seva política de projectes priorita-ris de la TEN-T. Aquest replantejament

5 *Supply and Demand, Socio.economic, Technical and Environmental Global Study of the FERR-MED Great Axis and its Area of Influence.*

6 Iniciativa ciutadana impulsada el 2003 que aplega els Col·legis professionals d'Arquitectes, d'Economistes i d'Enginyers Industrials de Catalunya, la patronal Pimec-Sefes i l'Associació de Polítiques Socials Segle XXI.



L'Eix Transnacional Mediterrani Ferroviari de Mercaderies hauria d'aparèixer com a projecte prioritari al *Green Paper* sobre el transport a la UE previst pel 2011

—basat en les propostes de governs, entitats i professionals recollides el 2009 al *Green Paper on Future TEN-T Networks*— cristal·litzarà en la publicació al llarg del 2011 d'un llibre blanc sobre el transport a la UE per al període 2010-2020, on hauria d'aparèixer com a projecte prioritari l'Eix Transnacional Mediterrani Ferroviari de Mercaderies, és a dir, el Corredor Mediterrani pel transport de mercaderies⁷.

Les dificultats per unificar criteris

La proposta de la Ferrmed acceptada per la Comissió Europea assenta que el Gran Eix Ferrmed s'ha de construir a partir de línies convencionals de doble via completa d'ample UIC⁸ per ús preferent o exclusiu per a les mercaderies i, en paral·lel, línies polivalents d'ús exclusiu o preferencial per al transport de passatgers i de mercaderies lleugeres a gran velocitat, connectades amb els principals aeroports. Però com podem comprovar, fins al moment, les tres administracions implicades en la cons-

trucció de l'Eix Mediterrani ferroviari pel transport de mercaderies —l'Estat francès, l'Estat espanyol i la Generalitat de Catalunya— no atenen aquests requisits en els seus respectius projectes, fet que requereix una unificació de criteris que no serà possible si la Comissió Europea no aborda la qüestió directament.

Mentre l'Estat francès ha adoptat el concepte de línies polivalents a la nova línia en construcció entre Nîmes i Perpinyà, l'Estat espanyol encara preveu la construcció de línies i trams troncats d'alta velocitat per a ús exclusiu de serveis de passatgers, que no permetran un transport de mercaderies, el qual s'haurà de realitzar per la xarxa convencional. Pels grans eixos ferroviaris, inclòs el Mediterrani, el Govern espanyol manté un plantejament similar, mantenint les línies convencionals per al trànsit de mercaderies i només considerant la possibilitat hipotètica d'una línia paral·lela d'altres prestacions per a les mercaderies en funció de les condicions de trànsit, funcionalitat i servei. Considerant les dades actuals i previsions futures d'increment del transport de mercaderies, resulta obvi que aquestes condicions ja es donen actualment, fins i tot abans que s'hagi començat a «estudiar» la qüestió de l'Eix Mediterrani ferroviari per part del Ministeri de Foment. Així doncs, segons

7 La hipòtesi d'una connexió amb l'Estat francès a través del Pirineu aragonès com alternativa a l'Eix Mediterrani, es va descartar en una reunió de Ministres del Transport de la UE celebrada a Saragossa el juny de 2010.

8 Per les sigles en francès de *Union Internationale des Chemins de fer*



Fins avui, la política de l'Estat sobre l'alta velocitat ha estat radial i amb voluntat centralista. Per això cal ser escèptics envers la prioritització per part de l'Estat de l'Eix Mediterrani



Rafael Giménez, el resultat del PEIT espanyol és l'existència de dues xarxes poc integrades i necessàriament especialitzades: línies de llarg recorregut d'alta prestació pels viatgers i línies convencionals per les mercaderies i els serveis de proximitat.

Per la seva banda, la Generalitat de Catalunya executa el pas de l'Eix Mediterrani pel Principat a través d'una doble via d'ample UIC per a ús mixt de passatgers i mercaderies, en coexistència amb la xarxa ferroviària convencional. Com podem observar, aquesta execució tampoc es correspon exactament amb la proposta de la Ferrmed avalada per la Comissió Europea, que opta per un ús preferent o exclusiu per a mercaderies.

Finalment, perquè l'eix ferroviari de mercaderies esdevingui una realitat també cal una unificació de criteris de les diferents administracions competents sobre les característiques tècniques que ha de tenir el projecte. Les qüestions cabdals són garantir la interoperabilitat de les xarxes i la unificació de la senyalització de les vies. En relació a la interoperabilitat de les xarxes, s'ha de superar la diferència entre la xarxa d'ample ibèric i la resta de la xarxa europea que utilitza l'ample de via internacional UIC mitjançant la unificació de les característiques d'aquestes infraestructures a través de les Especi-

ficacions Tècniques d'Interoperabilitat (ETI)⁹. Pel que fa a la senyalització de les línies, cal implantar un sistema únic, l'*European Rail Traffic Management System* (ERTMS), el qual substituirà progressivament els actuals sistemes propis de cada estat per on passa el Gran Eix Ferrmed.

Estat actual del projecte: el xoc contra la radialitat de l'Estat espanyol

Fins avui, podem dir que l'Eix Mediterrani ferroviari de mercaderies als Països Catalans s'ha programat i pressupostat, i fins i tot alguna part s'està executant, com la que va de Perpinyà fins a Figueres —on se circularà per la doble via d'ample internacional—, i des de Figueres fins a Barcelona —executat en ample internacional des del port fins a Mollet del Vallès. En canvi, de Barcelona cap al sud, tant sols s'ha projectat fins a Castelló a través del PNI de la Generalitat de Catalunya, però encara hi ha un tram que es debat al Ministeri de Foment, en concret el de Tarragona fins a les Terres de l'Ebre. Finalment, a partir

de Castelló, l'Eix no està calendaritzat, i fins i tot manca la programació del tram València-Sagunt. Per tant, bona part de Catalunya i la totalitat del País Valencià resten sense un horitzó gaire clar de quan serà una realitat l'Eix Mediterrani ferroviari per a mercaderies.

En contrast, la connexió de l'Eix Mediterrani ferroviari de mercaderies amb la resta d'Europa ja està programada i pressupostada gràcies a la línia de gran velocitat entre Nîmes i Perpinyà. Però malgrat aquests avenços a l'altra banda dels Pirineus, cal ser escèptics envers la prioritització per part de l'Estat espanyol d'aquesta infraestructura. I és que com ja hem comentat, fins avui, la política de l'Estat respecte les vies d'alta velocitat d'ample internacional ha estat radial i amb voluntat centralista. Una política que perdurarà fins que s'hagi completat la xarxa radial envers Madrid, aportant a la capital des del principi els beneficis econòmics de l'alta velocitat i consolidant un model centralista com el de l'Estat francès. La inconcreció de la connexió per alta velocitat pel transport de mercaderies de Barcelona amb la frontera francesa o el tram Castelló-Tarragona en són els exemples més clars.

Aquests fets ens remeten de cap i de nou a la miopia —o mala fe— de l'Estat envers l'impacte econòmic —del qual també se'n beneficiaria— que tindria

⁹ L'adopció de l'ample de via internacional es podria resoldre senzillament en quinze o vint anys aprofitant les operacions habituals de renovació de les vies, operació que només tindria un sobrecost aproximat del 5%.



Resoldre el dèficit fiscal i d'inversions és indispensable per poder construir les infraestructures bàsiques per donar resposta a les necessitats presents i futures dels Països Catalans

una bona connexió internacional dels Països Catalans. D'aquesta manera, som davant d'una situació de dèficit, la inversió en infraestructures, que se suma al dèficit fiscal que històricament pateixen el Principat, el País Valencià i les Illes Balears. Per aquest motiu, els principals defensors de l'Eix Mediterrani —el Fòrum d'Entitats, l'Institut d'Economia i Empresa Ignasi Villalonga, estudiosos com Josep Vicent Boira i el propi Estatut d'Autonomia de Catalunya— assenyalen que resoldre el dèficit fiscal i d'inversions és indispensable per poder construir les infraestructures bàsiques per donar resposta a les necessitats presents i futures dels Països Catalans. I això, tal com defensa Boira, passa perquè l'Estat abandoni la política radial, adoptant una visió «federalitzant» de les infraestructures que faciliti la interconnexió dels diferents territoris dels Països Catalans amb l'Estat i Europa.

En definitiva, l'Eix Mediterrani ferroviari de mercaderies ha esdevingut imprescindible per seguir desenvolupant l'economia, la sostenibilitat ecològica i la vertebració nacional dels Països Catalans des del moment que la radialitat i l'ample de via ibèric ens impedeixen esdevenir, aquest segle XXI, la porta logística del sud d'Europa per al trànsit global de mercaderies. ◀

MÉS INFORMACIÓ

Llibre blanc de les infraestructures de l'Euram: Euroregió de l'Arc Mediterrani. València: Institut d'Economia i Empresa Ignasi Villalonga i Editorial 3 i 4, 2010. 3 volums.

Green Paper on Future TEN-T Networks [En línia]. Brussel·les: Comissió Europea de Mobilitat i Transport: 2009. Disponible a: <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0044:FIN:EN:PDF>>.

Pacte Nacional per a les Infraestructures [En línia]. Barcelona: Generalitat de Catalunya, 2009. Disponible a: <<http://www.gencat.cat/especial/pni/pdf/pni.pdf>>.

Pla Estratégico de Infraestructuras y Transporte. [En línia]. Madrid: Ministeri de Foment, 2009. Disponible a: <<http://peit.cedex.es/documentos/propuesta/peit2004.pdf>>.

SABRIÀ, Frederic. «Oportunitats de ports i empreses logístiques». A *Llibre blanc de les infraestructures de l'Euram: Euroregió de l'Arc Mediterrani*. València: Institut d'Economia i Empresa Ignasi Villalonga i Editorial 3 i 4, 2010. Volum 3.

Supply and Demand, Socio.economic, Technical and Environmental Global Study of the FERRMED Great Axis and its Area of Influence [En línia]. Brussel·les: Ferrmed, 2009. Disponible a: <<http://www.ferrmed.com/eng/content/view/87/84/>>

ENLLAÇOS

Ferrmed
www.ferrmed.com

Institut d'Economia i Empresa Ignasi Villalonga
www.iivee.org

Xarxa Transeuropea del Transport (TEN-T)
ec.europa.eu/transport/infrastructure/index_en.htm